

Paseo de la Reforma, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022



MEJORES
CALLES
PARA
MÉXICO



FICHA TÉCNICA

mejorescallesmx.itdp.org



AV. PASEO DE LA REFORMA (CDMX)



AVENIDA PASEO DE LA REFORMA

Ciudad de México



Figura 26.
Ubicación de la Avenida
Paseo de la Reforma
(tramo intervenido).

■ Ciudad de México
■ Paseo de la Reforma



Fuente: Elaboración propia.

Figura 27.
Cronología de
la intervención
en la Avenida
Paseo de la
Reforma.



Fuente: Elaboración propia.

“Se consideró como la primera ciclovía en contar con los requerimientos técnicos propios de una vía exclusiva para ciclistas y con confinamiento apropiado en el país (ITDP, 2010)”.

Figura 28.
Área de influencia de la intervención en el Paseo de la Reforma.



INFORMACIÓN TÉCNICA

Redistribución del espacio vial

- Implementación de carril exclusivo para el transporte público masivo (Metrobús Línea 7)
- Rehabilitación de la ciclovía existente
- Rediseño de intersecciones viales

Mobiliario y Dispositivos Urbanos

- Colocación de parabuses para metrobús con transparencia e información electrónica para las personas usuarias (tiempos estimados e incidencias)
- Incorporación de biciestacionamientos de corta estancia
- Colocación de 1,212 semáforos (502 peatonales)
- Colocación de dispositivos viales como bolardos en intersecciones

Vegetación y espacio público

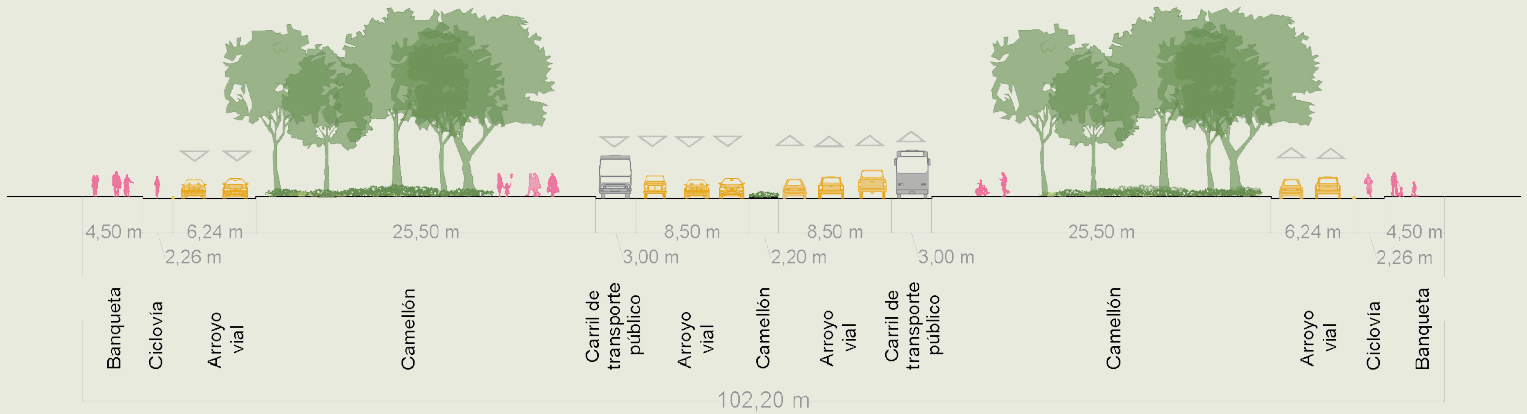
- Implementación de sendero compartido para personas a pie y en bicicleta, el cual va más enfocado a actividades recreativas por ser un corredor potencialmente turístico

Infraestructura urbana

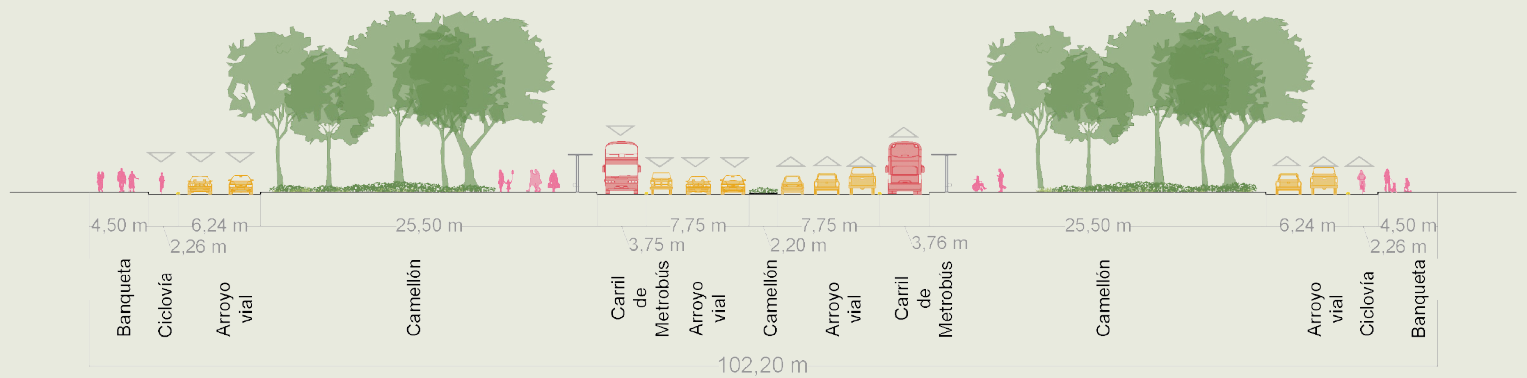
- Mejoramiento de la tubería de drenaje, agua potable y drenaje pluvial

Figura 29. Comparativa de las secciones de corte transversal de Av. Paseo de la Reforma.

Antes: Av. Paseo de la Reforma



Después: Av. Paseo de la Reforma



Paseo de la Reforma antes

Por Paseo de la Reforma circulaban una diversidad de vehículos de transporte público, que no contaban con carriles exclusivos para su circulación.

Existía congestión vial en horas de máxima demanda, lo que resultaba en altos tiempos de traslado, especialmente en transporte público.

La infraestructura ciclista implementada carecía de mantenimiento, al igual que la infraestructura peatonal, la cual no era accesible para personas con discapacidad. Asimismo, los cruces peatonales se encontraban descuidados.

Paseo de la Reforma después

En 2010 se implementaron 6.8km de infraestructura ciclista, en el tramo de Lieja a Banderas.

En 2018 se inauguró la Línea 7 del Metrobús que conecta el norte con el poniente de la ciudad. Su implementación permitió generar ahorros de hasta 40% en los tiempos de recorrido, así como promover un cambio modal a modos sostenibles.

Al momento de su inauguración, se estimaba que la Línea 7 podría reemplazar más de 22 mil viajes diarios en automóvil.

Como parte de esta intervención se mejoran los cruces a nivel y semáforos peatonales con aviso auditivo, lo que mejoró la accesibilidad para personas con discapacidad.

En 2019 se inauguraron 3.2 km de sendero compartido sobre el camellón de Av. Reforma.

Oportunidades

La construcción de un sendero compartido entre ciclistas y peatones entre Lieja y la Fuente de los Petróleos representa un valioso esfuerzo en el fomento de la movilidad activa en la avenida. Sin embargo, este tipo de carril de circulación ciclista ubicado en camellón, no representa una buena práctica ya que pone en riesgo las personas ciclistas, especialmente en las intersecciones. En este sentido, recomendamos la implementación de infraestructura exclusiva para la circulación de bicicletas con elementos de confinamiento adecuados y al lado derecho de la vía, en el mismo sentido que la circulación vehicular. Esto permitiría tener en el tramo infraestructura ciclista que cumpla mejor con las necesidades de las personas de movilidad cotidiana, más que de uso recreativo.

UNA CALLE COMPLETA EMBLEMÁTICA DE LA CIUDAD DE MÉXICO



Paseo de la Reforma, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022

El Paseo de la Reforma no solo es un eje vial importante para la movilidad de la Ciudad de México, sino también una de las avenidas más antiguas y emblemática de la capital. Desde su inauguración en el siglo XIX, ha sido escenario de hechos históricos, manifestaciones y también de actividades culturales y cívicas. A lo largo de la calle hay glorietas que albergan algunos de los principales monumentos de la ciudad, como el Ángel de la Independencia.

También cuenta con 77 estatuas de personajes importantes del país, instaladas entre 1889 y 1982 (Aguirre Botello, M & Dixon Corral, S. 2004).

Los edificios comerciales y financieros, donde se encuentran sedes de empresas, le han dado importancia económica a nivel nacional e internacional.

Fomento de la movilidad activa

El fomento de la movilidad activa en el Paseo de la Reforma se ha realizado en varias etapas, empezando por el programa “Muévete en bici” de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA, 2015), que busca promover un espacio de convivencia y de uso deportivo y recreativo en la vialidad, al cerrar temporalmente la circulación en vehículos motorizados para permitir el uso a personas a pie, en bicicleta y otros modos de micromovilidad. En 2010 se inauguró la primera ciclovía, en un tramo que va de Lieja a Balderas, contando con un total de 6.8 kilómetros. Se consideró como la primera ciclovía en contar con los requerimientos técnicos propios de una vía exclusiva para ciclistas y con confinamiento apropiado en el país (ITDP, 2010).

En el año de su inauguración, contaba con 36 áreas espera ciclistas, 25 semáforos ciclistas, 62 rampas peatonales y biciestacionamientos en 35 puntos (ITDP, 2010). En 2012, se intentó habilitar un carril compartido bus-bici, pero se retiró el año siguiente por quejas vecinales.

La expansión de la red de transporte público

En 2018, finalizaron las obras del Metrobús Línea 7. Se reemplazaron 180 autobuses concesionados en circulación por 90 autobuses de piso doble del sistema Metrobús (SOBSE, 2017). Se trata de autobuses con norma Euro VI que generan menos emisiones y son accesibles para personas en silla de ruedas, con videovigilancia y pantallas de información a las personas usuarias. Sin embargo, la construcción de la Línea 7 no cubre toda la demanda, y todavía circulan autobuses concesionados en esta vía.

Proceso participativo

En 2014, se realizaron pruebas de uso del Metrobús y se realizaron encuestas durante el mes de septiembre para medir la recepción de la población. De las más de 1,500 encuestas realizadas a personas antes o después de viajar en los autobuses de Metrobús: el 80% calificó la experiencia con una nota de entre 8 y 10 sobre 10, y el 92% mencionó que les gustaría tener este tipo de transporte en la ciudad (SOBSE, 2017).

Paseo de la Reforma, Ciudad de México. Foto: ITDP/Raquel Cunha 2022



Un sendero compartido entre peatones y ciclistas

En 2018, el INAH aprobó la adecuación del camellón central para la construcción de un sendero compartido entre peatones y ciclistas. Este sendero tiene una longitud de 3.2 km y recorre la avenida desde Lieja hasta Fuente de Petróleos. En este tramo no se modificó la forma actual del Paseo, sino que se modificó el camellón central que recorre la avenida. Por la importancia cultural de la avenida, el proyecto tuvo que cumplir con requisitos específicos: contar con una superficie drenante, una gama de colores acorde a las reglas de preservación de la zona histórica, y requirió la reubicación de 14 esculturas tras aprobación del INAH (Cycle City, 2020). El proyecto hace parte de una estrategia para conectar la infraestructura ciclista del centro de la ciudad con el objetivo de crear una red (SOBSE, 2020).

Sin embargo, desde su inauguración, el sendero compartido no ha satisfecho adecuadamente las necesidades de seguridad vial de la avenida, especialmente para las personas en bicicleta. Por ejemplo, se ha observado una falta de reductores de velocidad y fallos en los semáforos, así como el uso de materiales inadecuados para la circulación en bicicleta (Morales, A. 2020).

Asimismo, no es recomendable construir ciclovías en camellones ya que se invade el espacio reservado a las personas a pie, poniendo en riesgo a ambos tipos de personas usuarias. Por estas razones, este tipo de infraestructura no cumple con los principios de diseño para permitir el buen funcionamiento de la infraestructura ciclista.



Es decir, esta debe ser implementada en el carril de baja velocidad, de forma unidireccional, en el mismo sentido que los vehículos motorizados, asegurando su visibilidad, sobre todo en las intersecciones, que es donde hay mayor riesgo de siniestro.

En ese sentido, la construcción del Sendero Compartido representa un proyecto importante en cuanto a recuperación de espacio público, al fomentar la movilidad activa de una manera recreativa. Sin embargo, su diseño aún presenta importantes problemáticas para la seguridad vial y convivencia pacífica entre distintos modos que deben ser atendidos. Por lo mismo, se recomienda que todo proyecto de movilidad sostenible consulte y aplique los criterios de diseño establecidos en el Manual de Calles de SEDATU.

